SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Journée Signalisation Routière

Rappel des textes réglementaires

Odile SEGUIN
Chef du Bureau de la sécurité de la route
et de la circulation
Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières

Tel - 01 40 81 29 50
Odile.seguin@developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

La signalisation routière

- son rôle
- son cadre réglementaire
- ses principes de mise en œuvre
- son évolution
- son accompagnement technique

Son rôle 1/3

La signalisation routière est le langage officiel permettant d'organiser la circulation au sein d'un espace public à partager entre des modes de déplacement

1) *Des usagers et des modes de déplacement différents*

- **les piétons** (adultes, enfants, personnes âgées et handicapées)
- **les cyclistes**
- **les usagers motorisés :**

  une classification très diversifiées (VL, PL, 2RM, tricycles, quadricycles, transports de marchandises, de voyageurs, engins agricoles, ...)

- **et les autres :** les véhicules à traction animale !

Son rôle 2/3

2) Un *réseau très divers avec des particularités*

- **une organisation administrative** avec une répartition des responsabilités parfois complexe :
  - le **réseau routier national** : autoroutes et RN (le préfet et parfois le maire, la société concessionnaire ou la direction interdépartementale des routes)
  - le **réseau départemental** (le président du conseil général, et parfois le maire, voire le préfet)
  - le **réseau communal** (le maire, et parfois le préfet – à Paris : le maire et le Préfet de Police)...

- **des types de voies :**
  - les autoroutes
  - les routes à caractéristiques autoroutières
  - les routes bidirectionnelles
  - les rues

- **des spécificités :** intersections, tunnels, passages à niveau, zone 30, de rencontre, aire piétonne, voie verte, pistes cyclables, trottoirs, …

Son rôle 3/3

3) Une *règle pour organiser et sécuriser la circulation*

- sa définition : *la règle c'est le code de la route*

La fixation de principes généraux : circulation et priorité à droite, limitations de vitesse, interdictions (arrêt, stationnement, dépassement) obligation de prudence (conduite adaptée aux circonstances), ...

- sa connaissance :

L'apprentissage (l'auto-école, la conduite accompagnée) et l'examen du permis de conduire

- son adaptation locale :

Les mesures ponctuelles prises l'autorité détentrice du pouvoir de police

- son contrôle

La constatation de l'infraction (forces de l'ordre, CSA) et les sanctions (amendes, retraits de points, suspension et retrait de permis, stages de récupération de points, ...)

Son cadre réglementaire 1/4

1) *le code de la route*

- il précise l'exercice du pouvoir de police de la circulation

- en rappelant les règles fixées par le code général des collectivités territoriales pour le maire, le président du conseil général et les autres collectivités territoriales (art. L 411-1 et suivants, art. R 411-1 et suivants) ...

- en le conférant au préfet de département sur les autoroutes (art. R 411-9)

- il définit la compétence en matière d'implantation de signalisation routière

Art. L 411-6 : « *Le droit de placer en vue du public, par tous les moyens appropriés, des indications ou signaux concernant, à un titre quelconque, la circulation n'appartient qu'aux autorités chargées des services de la voirie.* »

- il donne son fondement à la signalisation (art. R 411-25)

- un arrêté conjoint du ministre chargé de la voirie nationale et du ministre de l'intérieur fixe les conditions dans lesquelles elle est établie.

- elle est destinée à « *signifier une prescription de l'autorité investie du pouvoir de police ou donner une information aux usagers* »

- Les dispositions prises par les autorités compétentes ne sont opposables aux usagers que si elles font l'objet de mesures de signalisation correspondantes.

Son cadre réglementaire 2/4

2) la Convention de Vienne

C'est la référence internationale qui pose le principe de « l'uniformité internationale des signaux et symboles routiers et des marques routières ... nécessaire pour faciliter la circulation routière internationale et pour accroître la sécurité sur la route. »

Signée à Vienne le 8 novembre 1968, ce texte propose un système de signalisation et établit les principes d'utilisation suivants :

- les pays signataires (56 à ce jour, dont la France) s'engagent à adopter le système de signalisation décrit par la convention ;
- lorsque la convention définit un signal, les pays signataires s'interdisent d'utiliser ce signal pour une autre destination ;
- lorsque la convention ne définit pas de signal, ils peuvent utiliser le signal de leur choix sous réserve que ce signal ne soit pas déjà destiné par la convention à une autre destination et qu'il respecte les principes arrêtés par celle-ci.

Le texte de la convention de Vienne a été publié au JO par un décret du 4 août 1981 et ses amendements* par décrets des 16 octobre 1981 et 24 janvier 2000.

* La convention de Vienne a été modifiée et complétée notamment par l'accord européen du 1er mai 1971 et le protocole sur les marques routières du 1er mars 1973.

Son cadre réglementaire 3/4

3) Il comprend enfin **deux volets** qui évoluent en fonction des modifications de l'espace public et constituent le support de l'examen du permis de conduire (conduite et examen théorique) :

- ***l'arrêté du 24 novembre 1967*** relatif à la signalisation des routes et autoroutes

  Il définit les signaux routiers pouvant être mis en vue des usagers sur les routes ouvertes à la circulation publique.

- **l' Instruction interministérielle sur la signalisation routière (*IISR*)**

  C'est la « boîte à outil », avec le mode d'emploi, de la signalisation pour les autorités en charge de la voirie. Elle fixe :

  - la composition des panneaux (dimension, type de caractères, couleur)

  - leur mode d'association (position des registres , panneaux/panonceaux)

  - les modalités d'implantation (distance, séquences), etc,

  Elle est complétée par des documents techniques (guides et notices sur un domaine d'emploi spécifique).

Son cadre réglementaire 4/4

Pour mémoire, *l'**IISR** est maintenant constituée de 9 parties :*

*- la **1ere partie « Généralités »** définit les principes de base de la signalisation, les caractéristiques des panneaux et des panonceaux et celles des balises. Elle précise le cadre de réalisation des expérimentations.*

*- la **2e partie « Signalisation de danger »** traite des panneaux de type A (triangulaire à bord rouge) d'alerte sur les dangers.*

*- la **3e partie « Intersections et régimes de priorité »** précise le mode d'implantation des panneaux de type AB (priorité, cédez le passage, stop, giratoire, ...)*

*- la **4e partie « Signalisation de prescription »** aborde les panneaux de type B d'interdiction, d'obligation et de délimitation de zones prescriptives . Leur implantation est fondée sur un arrêté de police.*

*- la **5e partie « Signalisation d'indication, des services et de repérage »** (cf présentation)*

*- la 6**e partie « Feux de circulation permanents »** donne le mode de fonctionnement et d'implantation des différents feux : tricolores, piétons, traversée ferrée, etc...(signaux R)*

*- la **7e partie « Marques sur chaussée »** précise le mode d'emploi de la signalisation horizontale (lignes longitudinales , lignes transversales, inscriptions et autres marques).*

*- la **8e partie « Signalisation temporaire »** concerne la signalisation des chantiers et des interventions d'urgence (panneaux de type K).*

*- la dernière et nouvelle **9e partie « Signalisation dynamique »** (cf. présentation)*

Ses principes de mise en œuvre 1/2

« une signalisation doit être respectable pour être respectée »

La visibilité

C'est la condition première de l'efficacité d'une signalisation routière.

Elle requiert des règles :

- d'implantation pour être vue en position de conduite (au bord ou au-dessus de la chaussée, doublement éventuel, absence de masques)

- de dimension (le dimensionnement intéresse les différentes composantes du panneau et est fonction de la vitesse pratiquée)

- de perception de nuit ou par mauvais temps (signaux lumineux, rétroéclairés, rétroréfléchissants, couleur de marquage, ...)

- de maintenance (entretien et remplacement, nettoyage des abords) :

Ses principes de mise en œuvre 2/2

La lisibilité

Le message que la signalisation délivre doit être compris par ceux auquel il s'adresse.

Participent à la lisibilité :

- ***l'uniformité*** *:* elle implique l'interdiction d'utiliser des signaux non réglementaires

- ***l'homogénéité*** *:* elle exige que, dans des conditions identiques, l'usager rencontre des signaux de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.

- ***la simplicité et la concentration*** *:* la première demande de limiter le nombre de panneaux et de mentions , la seconde de les associer par destination (ex : interdiction de dépasser et limitation de vitesse pour les poids-lourds).

- ***la cohérence*** : elle proscrit les indications contradictoires et exige la continuité du message (présignalisation et signalisation de position, prescription et fin de prescription, jalonnement des itinéraires)

- ***l'adaptabilité*** : elle conditionne l'emploi de signaux non permanents (signalisations temporaire et dynamique) à la nécessité de prendre en compte l'évolution de l'événement signalé.

Son évolution

1/1 - Les expérimentations : le cadre

Elles sont la principale source d'évolution de la réglementation de la signalisation. Elles peuvent être autorisées sous le contrôle de la DCSR en application de l'article 14-1 de l'Instruction interministérielle.

Une expérimentation : pourquoi, comment ?

- Son objectif principal : *compléter la « boîte à outils »*
- Son objet : *répondre à un besoin du gestionnaire, de l'exploitant*
- Ses conditions :
  - ✗ *le respect d'un cadre réglementaire (code de la route, convention de Vienne)*
  - ✗ *le respect des principes de la signalisation*
  - ✗ *une évaluation de l'impact sur la sécurité routière et le comportement des usagers*
  - ✗ *Une application pouvant être généralisée*
  - ✗ *une procédure à mettre en œuvre par le demandeur*

Son évolution

1/2 - Les expérimentations : la décision

L'instruction :

- **l'autorisation** :
  - elle seule permet l'implantation de la signalisation
  - elle est temporaire
  - elle peut être assortie de conditions
- **ou le rejet** :
  - il interdit la mise en place de la signalisation
  - il est toujours motivé
  - il peut proposer une solution alternative

Le déroulement de l'expérimentation :

- une exigence de **suivi**
- une obligation permanente d'**information**

La conclusion :

- un rapport final d'**évaluation**
- **la suite donnée par la DSCR :**
  - réglementation, poursuite ou abandon

Son évolution

1/3 - Les expérimentations : quelques exemples

- *4e - Signalisation de contresens – panneau B1 à fond jaunes (CG44, CG35)*
- *9e -Signalisation dynamique de voie réversible sur le pont de St Nazaire (Cg44)*
- *1e – plots lumineux anti-contresens en barrière de péage (Asf)*
- *9e -Signalisation dynamique de fermeture physique de tunnels (DIRif) : PMV dédié, barrières dynamiques lumineuses, ...*
- *7e – marquage de sas cycliste sans bande amorce, ligne avancée de passage piétons (CU Strasbourg).*
- *6e – sonorisation du signal d'arrêt R24 (Rff)*
- *7e - Signalisation horizontale de traversée ferrée (Rff) : ligne avancée des feux, marquage de croisillons sur platelage*
- *5e - Présignalisation des enseignes de restauration sur les aires de service (Asf).*
- *Etc.*

Son évolution

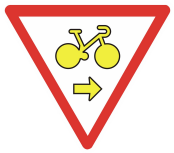
2/1 - Les modifications réglementaires

Si la voie expérimentale constitue le principal facteur de complétude de la signalisation, d'autres évolutions sont aussi générées par le contexte réglementaire ou politique. Des arrêtés récents ou en projet illustrent cette double entrée.

1) les modifications récentes

- **l'arrêté du 26 juillet 2011** : il met le panonceau M6h en conformité avec les nouvelles règles de délivrance de la carte de stationnement « handicapé »

- **l'arrêté du 6 décembre 2011** : il complète principalement l'IISR (5e, 9e, balises, …) et introduit par la même occasion quelques nouveautés (jalonnement piétonnier, parc sous vidéo surveillance, « radars pédagogiques »)
- **l'arrêté du 12 janvier 2012 :** il crée la signalisation du « tourne à droite » cycliste par feux (issus d'expérimentations) et par panonceaux (issus de la concertation avec les collectivités et les associations d'usagers)



- **l'arrêté du 2 avril 2012 :** répondant à l'exigence de mise en accessibilité de la voirie, il permet la sonorisation du signal d'arrêt R25 (suite à expérimentation) et définit les messages sonores

Son évolution

2/2- Les modifications réglementaires

2) les modifications en cours

- La signalisation de **l'autopartage** : création de nouveaux panneaux et modifications des 4e, 5e et 7e parties (dispositions relatives au stationnement)

- La signalisation de **l'écotaxe** : création d'un nouveau panneau de service et modification de la 5e partie (identification du réseau d'information sur le dispositif écotaxe)

  ⌦ un arrêté modificatif commun est en cours

3) les évolutions en réflexion

- la refonte de la 7ème partie
- les mesures de protection de l'air (Zones d'action prioritaire sur l'air, Plans de protection de l'air), l'évolution des modes de déplacement (covoiturage)
- les expérimentations en cours d'évaluation (voie réversible du Pont de St Nazaire, marquage des zones de livraison périodiques, ...)

L'accompagnement technique

Un constat

- un besoin fort d'expertise technique
- un besoin fort d'approche multi-partenariale
- un besoin fort d'une organisation stabilisée

Un projet

Pour répondre à ces besoins et permettre à la signalisation routière de poursuivre dans les meilleures conditions sa nécessaire évolution, la DSCR et les services techniques centraux (Sétra, Certu, Cetu, ...) ont élaboré une démarche de **projet d'animation thématique** (PAT) qui vise à **mobiliser les énergies** et compétences techniques dispersées, au sein du réseau technique et au-delà (gestionnaires), et à **structurer les études** sur la signalisation routière.

L'accompagnement technique

Le PAT :

Ses objectifs

1 Identifier et maintenir les compétences

2. Recenser et développer la doctrine technique

3. Partager les connaissances et informer

4. Structurer les études en ayant une vision globale

Ses ressources

- des groupes techniques de correspondants

- un site de partage et d'information

- un dispositif de suivi des expérimentations

- un comité de pilotage pour orienter les études

FIN
DE LA
PRESENTATION

Merci de votre attention ...